

35 Jahre Töff-Fahrlehrer

Als ich 1981 in Luzern die Fahrlehrer-Berufsschule besuchte, wusste ich schon, dass ich nur Autofahrlehrer machen will, um Töff-Fahrlehrer zu werden. Das Seminar dafür absolvierte ich im Frühjahr 1982 und eine meiner ersten Prüfungskandidatinnen war meine spätere Frau Luzia. Durch den 1978 von mir gegründeten GoldWing-Club Schweiz hatte ich eine nationale Bekanntheit bei den Töff-Händlern, so schickten sie uns regelmässig Kunden in die Samstagskurse der Verkehrsschule Baumann in Zürich-Schwamendingen, wo ich als Auto- und Töff-Fahrlehrer angestellt war. Es gab auf dem Platz Zürich zu diesem Zeitpunkt keine andere Töff-Fahrschule, weitere Kollegen arbeiteten regelmässig auf der Übungspiste Betzhof im Zürcher Oberland.



Als ich von meinem USA-Trip 1986 zurückkam, war für mich klar, dass ich meinen Lebensunterhalt in Zukunft ausschliesslich mit Motorrad verdienen wollte. Da es diese Möglichkeit in der Verkehrsschule Baumann, die in der Zwischenzeit eine Familien-AG geworden war, nicht gab, musste ich mich selbständig machen. Diesen erzwungenen Schritt habe ich aber nie bereut: Kompromisslos Qualität zu liefern, lag mir näher als die Quantität. Mein Geschäftspartner, Küde Bachmann, sah dies anders und so trennten sich unsere Wege per 1. Jan. 1991.



Fahrfhof Wohlen (Fahrlehrerberufsschule, heute acadavia)

Auf der Basis des 1. Instruktor-Kurses des Schweiz. Motorrad-Fahrlehrer-Verbandes begab ich mich ab 1992 in die Fahrlehrer-Aus- und Weiterbildung. Während rund 10 Jahren vernachlässigte ich mein Geschäft und war vor allem in der Ostschweiz in der Weiterbildung für Motorrad-Fahrlehrer tätig. Heute bin ich nicht mehr an der Front, sondern helfe in der Qualitätssicherungs-Kommission als Vertreter der Sparte Motorrad die Fahrlehrerausbildung zu prüfen und weiterzuentwickeln. So war ich im letzten Herbst anlässlich von Töff-Fahrlehrer-Prüfungen in Fällanden bei Küde, der als Ausbilder für die ffs tätig ist – so hat sich der Kreis wieder geschlossen.



Aktuelle Veranstaltungen 2017



SWISS-MOTO 2017 mit neuem Logo!

Auch in diesem Jahr haben wir wieder einen Stand an der Swiss-Moto 2017. Für mich ist es wichtig, dass ich mich als Spezialist auf meinem Gebiet präsentieren und mit meinen Kun-



2017 wieder mal auf die Rennstrecke 26./27. Mai 17 – 7.-9. Aug. 17

2012 waren wir bereits mit Jacques Cornu in Chenevières, westlich von Strassburg, ab Basel etwa 170km. Diese Rennstrecke ist keine schnelle Rennstrecke, aber sehr anspruchsvoll. Das Training liegt in der Brücke zwischen Auffahrt und Sonntag vor dem Pfingstwochenende. Das Training* selbst wird von meinem Fahrlehrerkollegen Hansruedi Züger organisiert.

*) gilt für beide Veranstaltungen: Absprache von gemeinsamer Anfahrt, Möglichkeit für Gepäck und Maschinen-Transport mit meinem HiAce-Bus (ev. mit Anhänger) Frühzeitig reservieren wegen Hotels usw.

«Stella Alpina» traditionell am 2. Juli-Wochenende

Donnerstag, 6. bis Montag, 10. Juli: 5 Tage mit Strassenmaschinen möglich, Enduros können transportiert werden (auch Mietmaschinen), wie auch das Gepäck.



Die Stella 2015 und 2016 waren SUPER-Veranstaltungen: 2015 gingen wir einen Kompromiss ein und verzichteten grösstmöglich auf Schotter, 2016 aber war es der Wunsch, wenigstens der meisten, der Teilnehmer. Eine «Testa Assietta» zu fahren ist möglich selbst mit einer 916er-Ducati oder einer GoldWing... Wer aber wirklich Geländespas haben möchte, leistet sich für die Tage in Italien eine Miet-Enduro und ich garantiere für maximalen Fahrspass bei grösstmöglicher Fahrsicherheit!

LOVERIDE 25 am Sonntag, 7. Mai

Als ich 1978 die Interessengemeinschaft für GoldWing-Fahrer ins Leben rief, woraus später der GoldWing-Club Schweiz entstand, war einer der Gründe, damit positiv in der Öffentlichkeit für die Sache der Töff-Fahrer Werbung zu machen. Dies ist dem LOVERIDE gen: Sie haben jedes Jahr einen sehen und dies trägt wesentlich zur Sache der Töff-Fahrer bei. Auch in diesem Jahr anwesend sein. Und wir hoffen in den vergangenen Jahren unserer Benefit-Veranstaltung geht an bis zu 300 Mitfahrgelegenheiten für Benefiziaten. Wir sind in der Ausstellerzone in der Box 2. (ganz vorne)



den das 30jährige Jubiläum feiern darf. Neben den gewohnten «motomania»-Artikeln werden wir die «I love Töff»-Kleber und NEU T-Shirts direkt an die Kunden verkaufen. Selber Ort: Halle 3, Stand A15



Nach einigen Jahren «ohne» ist die Zeit reif, wieder mal auf die Rennstrecke zu gehen. Most* ist für mich neu, aber ich hoffe, dass möglichst viele sich anwerben lassen dafür. Mein Bus steht zur Verfügung für Maschinentransport und für Gepäck. Je früher wir wissen, wer mitfährt, desto besser können wir uns absprechen. Anmeldungen direkt bei tz-motorsport.ch



Piste Niederbipp Freitag, 23. Juni ganztätig
«Offroad»-Einführung für Stella-Teilnehmer. Nachdem einige der Teilnehmenden ein bisschen mehr «Staub gefressen» haben, möchten wir allen die Möglichkeit bieten, in einem eintägigen Kurs in Niederbipp, organisiert durch Dany Wirz, offroad-training.ch die entsprechende Fahrtechnik zu vermitteln. Möglichkeit, Ausrüstung und Fahrzeuge zu mieten. Mein Partner dazu ist Marcel Künzler, kms-racing.ch und motocorner.ch.

«Tramstrasse 100» im Rückblick

Ich habe in den Jubiläums-Ausgaben meiner Schülerzeitungen gestöbert: Unglaublich, die Themen sind immer noch hoch aktuell!



1992 feierte ich gerade mal 5 Jahre «Tramstrasse 100» und pries mein Töff-Programm an. Zu dieser Zeit hatten wir gerade die Auto- und Motorrad-Fahrlehrer-Ausbildungsstätte im Fahrfhof Wohlen ins Leben gerufen. Dort bildeten wir sowohl zukünftige Autofahrlehrer aus wie auch Töfffahrlehrer. Die bestehenden Töfffahrlehrer wurden für das Jahr 1993, der Einführung des 125er-Obligatoriums, fit gemacht. Ich hatte einen sehr prominenten Schüler in der ersten Klasse: Bruno Kneubühler, der wohl erfolgreichste Privat-Rennfahrer aller Zeiten. Er besuchte mich an der letzten SWISS-MOTO zusammen mit «seinem Mech» Werni Kreis (Iks).



1997 schrieb ich alle Fahrlehrer im Kanton Zürich an: Ich machte sie auf meine Infrastruktur aufmerksam, dass ich für Schüler ohne eigene Maschine bestens gerüstet wäre, von 50 bis 1100 Kubik. Auch prangerte ich die vom Kanton Zürich separat durchgeführten Manöverprüfungen an. Wer in Zürich durchfiel und genügend schnell nach Regensdorf fuhr,



konnte dort gleich weiter «präbeln»: Eine unwürdige Machenschaft, die dann wieder abgeschafft wurde. Oder dass man die Frage nach der Erfahrung auf einer kleinen Maschine nur noch mit einem «Ja» auf der Rückseite des Formulars beantworten musste: Eine Aufforderung zum Schummeln.

2002 schrieb ich: «Nicht nur die Beamten sind Muster-Schüler im EU-Einsatz, sondern auch beispielsweise unser Verkehrsminister Moritz Leuenberger» – von einem SP-Politiker konnte man nicht mehr erwarten. Der Fall der 28 Tonnen-Begrenzung hatte zu einer Lastwagenlawine geführt, und dem schrecklichen Brandunfall im nicht richtungsgetrennten Gotthard-Tunnel mit 11 Toten. Auch im Jahr 2017, staut sich tagtäglich der Verkehr, meistens im Norden, aber auch im Süden und oft gleich auf beiden Seiten! In derselben Ausgabe befürchtete ich,

dass mit der Angleichung an die EU-Stufen-Führerschein-Regelung an die EU (erst 27 PS, dann 34 PS und heute 35 kW) die Versicherungsprämien steigen werden und das Töfffahren für viele Kreise wieder unerschwinglich werden könnte wie Mitte der Siebzigerjahre. Dies ist glücklicherweise nicht eingetroffen, trotz eines anfänglichen Anstiegs in den ersten paar Jahren der Neureglung: Die Zahl der Unfälle zeigt heute, auch bei den Töff-Fahrern, eine ständige Tendenz nach unten, ist aber stark wetterabhängig.



2007 thematisierte ich einmal mehr das faktische Parkiervorbot für Motorräder: Seit 1989, als das Trottoirparkier-Verbot für Motorfahrzeuge eingeführt wurde, ist das Parkieren aller Motorräder praktisch verboten: Etwa 1000 offizielle Töff-Parkplätze (oft sind es für Zweiräder, auch nicht-motorisierte) in der Stadt Zürich stehen etwa 30'000 Fahrzeugen gegenüber, die täglich in die Stadt pendeln. Das Rezept, das Gesetz umzuschreiben, dass das Parkieren von Motorwagen auf Trottoirs mit Ausnahme markierter Parkfelder, verboten sei, würde es erlauben, wenigstens da offiziell zu parkieren, wo der Platz für die Passanten in einer Breite von 1,5 m frei bleiben würde. Nun sind 10 weitere Jahre ins Land gegangen und es ist immer noch nichts passiert.



Gleichzeitig (2007) äusserte ich mich zu den «geschenkten» Führerausweisen: Aus der Erlaubnis, 125 Kubik-Maschinen fahren zu dürfen, wurden über Nacht 25kW ohne Hubraumbeschränkung. Auch, dass 125er-Fahrer keine A1-Prüfung mehr ablegen müssen, stellte ich an den Pranger: Die kennen schon gar keine Regeln und verhalten sich entsprechend! Noch habe ich den Glauben nicht verloren, aber aus den 25 kW ohne Führerprüfung wurden inzwischen 35 kW, noch immer ohne Prüfung. Doch auch eine Neuerung mit Opera 3, wo solche «Fehler» korrigiert werden sollten, wird einen Passus der Besitzstandswahrung tragen, d.h. das neue Gesetz wird erst für künftige Gestaltsteller gelten, alte profitieren von den grosszügigen Lösungen weiterhin. Und dies alles jenseits der Bemühungen um Verkehrssicherheit.



30 Jahre «Tramstrasse 100»

Das wohl einschneidendste Erlebnis im Geschäft war die Trennung von der Lokalität an der Tramstrasse 100. 2007 hatte die Hausmeisterschaft gewechselt, da sie «sehr grün» unterwegs sind und das Heu nicht unbedingt auf meiner Bühne hatten, waren Konflikte vorprogrammiert. Mittels Schlichtungsbehörde konnte ich zwar die Kündigung um 2 Jahre aufschieben, aber Ende März 2016 war es definitiv soweit. Erst speulierte ich damit, über die Strasse zu zügeln, weil dort ein neues Haus gebaut wurde. Doch daraus wurde nichts und ich konnte in letzter Sekunde Ende März einen neuen Vertrag unter Dach und Fach bringen, nur gerade 200 Meter vom alten Standort entfernt.



In diesen 30 Jahren ist viel passiert: Schon allein das Projekt, eine reine Motorrad-Fahrschule zu betreiben, war 1987 eine mutige Entscheidung ohne gesicherte Zukunft. Umso mehr freut es mich, dass es meine erste NUR-Motorrad-Fahrschule immer noch gibt, dass sie immer noch einzigartig ist und dass ich immer noch mit derselben Motivation täglich in mein Geschäft fahren darf. Und glücklich bin ich natürlich auch, dass ich in dieser langen Zeit von Unfällen und gröberen gesundheitlichen Problemen verschont blieb.



Auch wenn ich langsam ein bisschen ruhiger an alles herangehe, so sind doch alle in dieser Zeit aufgebauten Projekte nach wie vor erfolgreich unterwegs: Meine Weiterbildungskurse werden besucht nicht weil sie billig sind, sondern «ihren Preis wert». Es sind auch keine Massenveranstaltungen, sondern sie finden in einem übersichtlichen Rahmen statt: So wird jeder einzelne Teilnehmer persönlich gefordert und gezielt geschult. Der Segen des Verkehrssicherheitsrates (VSR) ging an uns kleinen Veranstalter vorbei, aber es ist nach wie vor die Qualität, die zählt. Die Kurskonzepte, ursprünglich vom VSR geprüft und empfohlen, sind immer noch dieselben, auch ohne Rückvergütung. Und das Rahmenprogramm, mit Ausnahme des 1. Mai-Rallies, hat auch überdauert – insbesondere die Donnerstagsabend-Ausfahrten sind sehr beliebt.

